

INTERNACIA FERVOJISTO

2013.1

La reloj ligas la landojn, Esperanto la popolojn

Estas eksterordinare, ke anstataŭ la tradicia "Redaktora babilado" rolas "Terminologia angulo", ja pro la abundo kaj tumulto de aktualaj materialoj la redakcio devis ŝanĝi la ĝisnunan sistemon, ĉar tre gravas la suba temo antaŭ la kongreso.

Terminologia angulo

Pri kondukistoj kaj estroj

Koncerne kelkajn gravajn fervojajn profesiojn, Plena Ilustrita Vortaro de Esperanto (PIV) interalie klarigas:

trakcio: La movo de trajnoj aŭ manovrokompletoj per lokomotivoj aŭ per envagonaj motoroj.

konduki 2: Ebligi la iradon al iu loko.

kondukisto: Tiu, kiu metie kondukas veturilon.

estro: Tiu, kiu estas ĉe la supera kaj unua rango kaj posedas efektivan ordonpovon. Laŭ rimarkigo, altrangecon precipe elmontras la prefikso **ĉef**.

Grava funkcio laŭ reglamentoj estas **trakciilkondukisto**. Trakciilo estas supera termino por lokomotivoj kaj motorvagonoj. Lokomotivkondukiston oni pleje nomas **lokomotivestro**. Ĉi tiu termino el tempo de vaporlokomotivoj konsideras kunagon kun lokomotiv-hejtisto, poste ankaŭ kun **helpkondukisto**.

Staciestro (ne stacidomestro) estas ĉefo de stacio.

Trajntrafikestro en stacio ordonas
- aŭ mem ĉefe per signalado
- aŭ al **regejestro** en alia enstacia regejo.
Lastakaze la regejestro ordonas per signalado.

Manovradestro ordonas al trakciilkondukisto kaj eventuale al kunaganta manovristo.

Heinz Hoffmann
sekretario de IFEF-Terminara Sekcio

Frontpaĝo:

Placo de la "Victoire" en Bordozo

Enhavo:

EL KONGRESA LANDO

PRINATURA MUZEO DE LA «GRANDE LANDE»

En la kadro de la 65-a IFEF-kongreso la kongresanoj povas elekti el du tuttagaj ekskursoj. Unu el tiuj estas anoncita sub la titolo: «Markvezo, landezia ekologia muzeo». Tiu regiono de Francio estas belega kaj interesa, kaj estas inde vizitinda loko. Konsistanta el lokoj situantaj ĉe la koro de la natura regiona parko de «Landes de Gascogne», en la urboj de Sabres, Luxey kaj Moustey, tiu prinatura muzeo rememorigas la ĉiutagan vivon kaj la tradiciajn aktivecojn proprajn al la erikeja kamparo de la 18-a kaj 19-a jarcentoj.

Markvezo

Tiu parto de la prinatura muzeo okupas preskaŭ 70 hektarojn en la protektita areo de la valoj de l'Eyre (marborda rivero). Ĝi arigas ensemblon de tiamaj konstruaĵoj rekonstruitaj surloke.

L'Airial

Longtempe ĝi estas oazo en la erikejo kaj poste senarbaro en la «Pignada» (pinejo), ĝi estis vasta esplanado plantita per kverkoj, kie estis konstruitaj la ĉefa loĝejo kaj la ekspluatado-konstruaĵoj.



Malnova domo en la parko

La vasta domo de la mastro datiĝanta de 1824, estas tipa ekzemplo kun siaj larĝaj traboj, siaj muroj el pajlargila mortero kaj sia tripintforma tegmento. Apude staras la domo de la servistoj kun la trabaĵoj pli gracilaj, kaj dimensioj pli modestaj. Pli malproksime ni vidas la domon de la kamparanoj kaj ĝiajn deponaĵojn (garbejojn, porkejojn, abelejojn, kokejojn). Subarbara promenado kondukas al la muelista domo (1834), kaj proksime de la akvomuelejo al la du muelŝtonoj pistantaj dikajn kaj maldikajn grenojn. La aleo kondukas al lignokarbejo, kie oni malrapide bruligis la maljunajn arbojn por fari lignokarbon, kaj poste, rekondukas al l'Airial, kie dokumentada centro prezentas mapon, reduktitajn modelojn kaj komentitajn bildojn pri la muzeo, la agrokulturan kaj paŝtistan vivon. En iu apuda ŝafpark-ejo vivas ŝafaro, kies sterko



Birdo-insulo

plibongis la kampojn de la kamparanoj, kiuj deziris kulturebligi la erikejon. Aliflanke de la fervojo-linio estas videbla birdejo, baskulputo, dua mastrodomo nomita «La ministo», translokita de alia Airial, kaj granda ekspozicio pri malnova agropaŝtista sistemo.

Fruktoarbaro

Ĝi antaŭgardas pli ol 1600 fruktarbajn specojn proprajn de la «Grande Lande», pomarbojn, prunarbojn, ĉerizarbojn, mespilarbojn, cidoniarbojn, ktp.

Luxey

En ĉi tiu urbo estas la laborejo pri rezinaj produktaĵoj de Jacques kaj Louis Vidal. Ĝi funkciis inter 1859 kaj 1954 kaj ĝi ilustras la funkciado-modon de la ekonomia strukturo ekde la industria revolucio en la «Grande Lande». De la ricevo de la rezinaj sukoj ĝis la stokado de la terebintoleo, la vizitanto estas invitata sekvi ĉiujn etapojn de la traktado de la rezino.

Moustey

Sur la centra placo unu apud la alia estas du preĝejoj konstruitaj en «garluche» (loka ferohava ŝtono), kies suda muro posedas fermitan pordon nomatan «pordo de la Cagots».

En la regiono «Pays Basque» same kiel en Béarn kaj en Bigorre iuj metioj (arbohakisto, ĉarpentisto, lignaĵisto, masonisto, teksisto) estis tradicie praktikitaj de la Cagots. De la mezepoko ĝis la komenco de la 19-a jarcento tiuj parioj sendube estis viktimoj de la teruro provokita de la lepro kaj la difektoj, enkondukitaj de la malfeliĉego, konsistigis ekskluzivitan sociklason de la societo. Ili estis devigataj vivi for de la aliaj homoj kaj porti sur siaj vestoj markon en formo de anser-kruro. Speciala pordo kaj sanktigita akvujo estis rezervitaj al ili en la preĝejo. La geedziĝo ekster ilia kasto povus esti punita je morto.

Kompilis **Jean Ripoche**

LA ARKAŜONA GOLFETO



Mapo pri la golfeto

La alia tuttaga ekskurso dum la 65-a IFEF-kongreso kondukos la partoprenantojn al la urbeto Arkaŝono, kiu estas mara banloko de Bordozo. Tiu urbeto havas du partojn, unu estas la «somera urbo» apud la marbordo, la alia estas la «vintra urbo» sur la altaĵeto kun belegaj vilaoj, sanatorioj. Apud la urbeto etendiĝas senfina pinarbaro, kaj pli ol 125 kilometrojn longa sabla t.n. «arĝenta marbordo».

Revadi, kuŝante sur senlima strando, navigi meze de la plej vasta eŭropa estuaro, aŭ sub la foliaro de galeria arbaro: Ĝirondio prezentas ĉiaformajn akvoplezurojn. Karesata de la ondoj kaj ŝirmanta de seninterrompa dunlinio, la ĝirondia marbordo estas vastega strando 125 kilometrojn longa, kiun entranĉas nur la ŝaneloj al Arkaŝona Golfeto.


Boatoj en la golfeto

Tie, neniu betonmuro troviĝas, plene regas naturo. La surfejoj estas fame konataj, sed glitsportojn oni povas praktiki ankaŭ sur la lagoj de *Carcans-Hourtin,* de *Lacanau* kaj de *Cazaux.* Kirliĝantaj aŭ kapricaj ventoj, ekbrizetoj agrabligas... Tiuj vastaj

akvo-ebenaĵoj estas aparte progresigaj por plezurnavigantoj kaj veltabulemuloj. Ili aluze gardas funde de siaj golfetoj, kiujn oni tie nomas «*conches*», ombrumitajn strandojn el fajna sablo, kiujn la nenifaremuloj povas senlime ĝui.

Kun siaj sangkoloraj akvoj la Birda Insulo kaj ties surfostaj kabanoj, la Arkaŝona Golfeto estas admirinda vidaĵo, aparte kiam malalta tajdo aperigas la sablobenkojn kaj la ostrobredejojn. Estas konstanta voko al feliĉo, jen sur velŝipo, jen sur motorŝipo,



Arkaŝono

jen sur akvoskotero aŭ jen tutsimple piede. La plej aŭdacaj estas, se ili sufiĉe spertas, povos aventurumi, transirante la ŝanelojn al la oceano, aŭ sin ĵetante per glitflugilo de la 107 metrojn alta Pilat-duno, la plej alta en Eŭropo.

Post la idiliaj pejzaĝoj el strandoj kaj pinarboj, la romantikaj bordoj de la Ĝironda estuaro estigas misteran etoson per siaj nebulecaj lumoj kaj siaj marĉoj. La transpramado de la estuaro de *Lamarque* aŭ de *Le Verdon* estas plenplezura sperto.

Malfermita estis antaŭ 6000 jaroj, la Arkaŝona Golfeto iom post iom refermiĝis pro la efiko de la vento sur la dunojn, kaj ekhavis sian nunan formon en la deksepa jarcento. Tie, la tajdo ritmas la vivon : la fluso subakvigas 18200 hektarojn, dum la malfluso malgrandigas la akvoebenaĵon ĝis 4900 hektaroj. La tajdo unuigas la Golfeton kaj senĉeŝe ŝanĝas ties vizaĝo per sia efiko sur la sablobenkojn.

La Arkaŝona Golfeto estas aro da malgrandaj mondoj. Ĉiu loko ĝin bildigas propramaniere: jen havenoj kun ostrobredejaj kabanetoj, jen plezurŝipaj havenoj aŭ ankradejoj, jen marĉoj aŭ kabeto kovrita de pinarboj, kaj ĉie tiuj vivaj, ŝanĝkoloraj akvoj, tiu lumo tiom specifa, kaj tiuj ombroj, kiujn tiome ŝatas la pentristoj.

Jeanine Dumoulin

LA DUNO PILAT

En la kadro de la 65-a IFK dum la tuttaga ekskurso al Arkaŝono la partoprenantoj povos rigardi la mirindan naturan formiĝintaĵon: la dunon Pilat apud la maro.

Konsistanta el 60 milionoj da kubmetroj da sablo, la duno estas eksterordinara natura monumento, juvelo de ĉies-havaĵo de la regiono Arkaŝona Golfeto, plene meritas sian titolon «*Grand Site National*» (Eminenta Nacia Pejzaĝo), ricevitan en la jaro 1978. Kaj kvankam tiu plej alta duno en Eŭropo kontribuis per sia bonfamo al kono kaj evoluo de la Arkaŝona Golfeto, fakte ĝi entute situas sur la komunumo *La Teste de Buch* en Ĝirondio.

Ĉefverko de Naturo, ido de ĝiaj elementoj, pruvo de ties forto kaj povo, ĝi meritas devojiĝon kaj pro sia unikeco, kaj ankaŭ pro siaj spektindaj kaj eksterkutimaj atutoj, kiujn ĝi malkaŝas al ni. Ĝi estis diverse nomita tra jarcentoj: «*Sablaney*», «*Les Grands Tucs*», «*La Grave*». Sed en la XVI[a] jarcento ĝi definitive ricevis la nomon «*Pilat*». Tiun nomon devenintan de la gaskona «*Pilôt*» (t.e. amaso, stako) komence havis la sablo-amason, kiu atingis la marbordon ĉe la loko de la nuntempa duno. Do, oni skribas la vorton «Pilat» kun fina «t» kiam temas pri la duno.



Ŝtuparo sur la duno

Kiel formiĝis tiu duno?

Sian formiĝon la duno ŝuldas al la evoluo de la enirejo de la Golfeto kaj al la etendiĝo suden de la kabo «*Ferret*». Ĝia nuna formo rezultas el detruo de grandega sablo-amaso, kiu etendiĝis antaŭ la marbordo en la 17-a jarcento, kaj de la senĉesa alportado de tiu sablo per eolaj transportoj kaj maraj fluoj.

Antaŭ ol atingi sian definitivan, nuntempe videblan formon, pluraj tavoloj sinsekve amasiĝis. Tion atestas la interna arkitekturo de nia duno. Eblas identigi tiujn diversajn periodojn danke al nigraj platoj respondantaj al tavoloj el sedimentoj nomataj paleogrundoj, kies ondo-formo videblas ĉe la okcidenta flanko de la duno.

La duno estas vivanta!

De la fino de la 19-a ĝis la 20-a jarcento ĝia alto kreskis je 80 metroj ĝis 117 metroj. La duno havas orientan flankon, krutan kaj trafatan de sabloŝutoj, kaj okcidentan flankon multe malpli krutan, vid-al-vide de la enirejaj ŝaneloj al la Arkaŝona Golfeto, kies bazon erozias la maro. Pro la efiko de la vento ĉiujare la duno retroiras je 1 ĝis 4 metroj superkovrante la arbaron ĉe sia orienta flanko. Mara erozio atakas ĝian okcidentan flankon malkovrante vestiĝojn englutitajn de pluraj jarmiloj. Tiel en februaro 2005 sur la strando estis eltrovitaj arbostumpoj (de alno 3600 jarojn aĝa), ateste de iama marĉo situanta malantaŭ la duno.

Malgraŭ pluraj intervenoj cele al stabiligo de la duno, ĝi restas ĉiam vivanta kaj daŭrigas sian rulmovon. Ĉar la sablokvanto fontanta de Arguin ne sufiĉas, la duno mem nutras sin per la sablo el okcidenta flanko. Ĝis post 100 jaroj ĝi verŝajne atingos la laŭ-marbordan ŝoseon al *Biscarosse,* surkovrante vastan arbar-areon. Kompense, sude de la duno ekformiĝas nova duno pli viva.



Sur la supro de la duno

Tiun lunecan pejzaĝon poluris blokhaŭsoj starigitaj de la okupaciantaj trupoj en 1942 por malebligi al la aliancitaj armeoj elŝipiĝon sur niajn marbordojn. Kontraŭ tiu perforto la duno vigle reagis. Fakte, pro sabloglitado kaŭzata de mara erozio, ili viktime ne plu okupas sian dekomencan lokon ĉe la supro, sed kuŝas ĉebaze de la duno, kiu tiel denove havas normalan aspekton.

Neforgesebla spektaĵo!

La laciga suprenirado per ŝtuparo rekompencas per mirinda panoramo, kvazaŭ majesta teatro, de kie eblas kontempli plej eksterordinaran vidaĵon. Superante Atlantikon iuflanke, kaj Landezian arbaron aliflanke, la duno dismontras siajn trezorojn antaŭ viaj mirigitaj okuloj.

Ĉe la unua plano, videblas la sablo-amaso *Arguin,* aroj el sablo, kies konturoj ŝanĝiĝas laŭ la tajdoj, fluoj, ŝtormoj. Klasifikita kiel natura rezervejo, ĝi estas ĉefa

loko por nestado de migraj birdoj. Ĝi gastigas ĉirkaŭ 3000 parojn da ŝternoj kaj estas ĉirkaŭ-palisita de fostetoj limigantaj ostrobredejojn. Ĉe la fono, skiziĝas la duoninsulo *Cap Ferret* (Fere-kabo), kies lumturo kulminas je 53 metroj super la maro.

Krome, malantaŭ vi etendiĝas kvazaŭa maro da pinarboj, alloga kadro el verdaĵo por malstreĉiga kvieto, tre ŝatata de la klientoj de arego da tendumejoj. Bonvolu enspriri maran aeron, allasu vin karesi per milda venteto, admiru la pejzaĝon kaj ĉefe ĝuadu tiun profundegan senton pri libero. Ŝajnas ke la tempo haltas en tiu loko favora por milda revado, kiu tiel agrable eltiras vin el trudaĵoj, tumultoj, streĉigaj devigoj de la moderna mondo.

Ni domaĝu tiun naturtrezoron.

La miliono da vizitantoj, kiuj ĉiujare pene grimpas ĝis ĝia supro kaj danke al kiuj ĝi estas unu el la plej viziteblaj lokoj en Francio, devas nepre ne difekti ĝin kaj diligenti por certigi ĝian pludaŭradon per elementaj antaŭzorgoj. Ĉar oni scias, ke la duno retroiras je unu ĝis kvar metrojn ĉiujare, kaj iom post iom pli malaltiĝas ĉiutage, nepre necesas ĝin zorgeme protekti tiel, ke dum longa tempo ĝiaj vizitantoj havu la bonŝancon profiti de tiu mirinda donaco de Natura Moŝto.

Sed atentu! Kvankam la ludado kaj banado favoras senzorgemon kaj facilanimon, necesas aliri la lokon singarde: tie ĉiuj motorveturiloj estas strikte malpermesataj.

Ni domaĝu tiun belan Naturmoŝton, ĝi ne forgesos nin centoble rekompenci.

Kompilis: **Jean Ripoche**

SANKTA EMILJONO

Dum la 65-a IFEF-kongreso okazos kvin duontagaj ekskursoj. Unu el tiuj kondukos la partoprenantojn al la urbo Sankta Emiljono „Saint-Emilion”. Meze de sia vitejo, tiu alloga urbo estis konstruita amfiteatre sur la deklivo de kalka altebenaĵo superanta la valon «Dordogne». Ĝiaj ramparoj, ĝiaj originalaj monumentoj, labirinto de stratetoj, de ŝtuparoj, de placetoj vekas intereson eĉ ĉe la plej ĝustigita turisto. Kun la bongustaj vinoj, kiuj ilustris la nomon de tiu urbo, la makaronoj konstituas specialaĵojn ŝatatajn de la frandemuloj. Kiam la vetero belas, la suno pliigas la orkoloran nuancon de la ŝtono, el kiu la urbo estis konstruita.

La situo de la urbo

Fronte al sudo, Sankta Emiljono staras sur du montetoj, kiuj kurbiĝas kiel huffero similanta al amfiteatro, la tuto estas kovrita per kavaj tegoloj. En la kunigo de la du montetoj, la alta sonorilturo de la monolita subtera preĝejo super-elstaras promontoron, en kiu oni kavigis la monolitan preĝejon, la ermitejon, la katakombojn, la kapelon de la Trinitato kaj multajn kelojn. Ĉe la bazo de la promontoro kaj de la preĝejo kuŝas bazaro-placo, kiu estas la koro de la urbo. Ĝi kunligas la kvartalojn starantajn sur la du montetoj, unu subportas la reĝo-kastelon, antaŭlonge sidejo de la

civila povo, kaj la alian, la kanonikan preĝejon, simbolon de la religia potenco.
De supre el la Reĝo-Turo oni havas belan vidaĵon pri Sankta Emiljono.

La monolita preĝejo

De rara tipo, tiu subtera preĝejo, farita el «ununura ŝtono» estas la plej granda en Francio. Ĝi estis aranĝita en la roko de la fino de la 8-a ĝis la 12-a jarcento per pligrandigo de grotoj kaj de ekzistantaj ŝtonminoj.



Sankta Emiljono

La kapelo de la Trinitato

Tiu malgranda konstruaĵo estis starigita en la 13-a jarcento de la benediktanoj honore al Sankta Emiljono, ermito veninta el Bretonio.

La ermitejo

Tiu monumento – fosita en rokon – estas la plej malnova en la urbo. Dum la 8-a jarcento ĝi ŝirmis la bretonan monaĥon Emilio, kiu fondis la urbon.

La katakomboj

Tiu subtera tombejo estis uzita inter la 9-a kaj la 12-a jarcento de la monaĥoj por enterigi siajn mortintojn. Verŝajne en tiu loko estis entombigita Sankta Emiljono.

Jean Ripoche

.ITALO

La 28-an de aprilo 2012 la unua privata itala trajno efektivigis sian inaŭguran komercan vojaĝon.
La kompanio NTV (Nova Transporto Vojaĝantoj) ofertos kunligojn je granda rapido, komence sur la linio Napoli - Roma - Firenze - Bologna - Milano, kaj poste ankaŭ al Venezia, Torino kaj Salerno.



Ĝi estas la unua privata fervoja operatoro en la mondo, kiu utiligas la rajton de la liberigado de la fervoja transportado por konkuri kun nacia fervoja kompanio.

La akcia kompanio NTV estis kreita en decembro 2006 fare de la italaj enterprenoj *Luca Cordero di Montezemolo, Diego Della Valle, Gianni Punzo* kaj *Giuseppe Sciarrone*.
En junio 2008 aldoniĝis la *Banko Intesa Sanpaolo, Alberto Bombassei, Generali Financial Holdings FCP-FIS e SNCF/VFE-P SA* (francaj fervojoj); en januaro 2009. *Isabella Seragnoli*.
La nova ruĝa amaranta elektra motorvagono estis baptita ".ITALO".
La nomo estis elektita pere de opinisondo en reto, antaŭe NTV volis aldoni "la punkton": por substreki la teknologion, kiu karakterizas la trajnon kaj ĉiujn ĝiajn servojn, kaj la modernan koloran kaj helbrilan grafikon, por donaci omaĝon al la konceptoj de ĝia italeco.
En la ĉefaj italaj stacidomoj estas malfermitaj akceptaj salonoj nomitaj "Casa .Italo" (domo Italo) por informi la klientojn kaj helpi ilin dum la aĉetado de la bileto, kies vendado eblas nur rete aŭ ĉe la memservaj aŭtomataj maŝinoj interne de la salono mem.
La personaro instruita kaj kvalitatestita jaraĝas averaĝe 35.

NTV interkonsente kun la sindikataj organizoj, por siaj deĵorantoj adoptis malsaman laborkontrakton, pli avantaĝan ol tiu adoptita de Trenitalia, ĝuste farita por la fervoja aktiveco.

La karakterizaĵoj de la trajnunuo estas la jenaj:
Italo sin bazas sur la plej lasta generacia teknologio de la trajnkonstruado de la firmao Alstom kun la modelo AGV 575 (Automotrice à Grande Vitesse) je granda rapideco.
La AGV 575 estis projektita por veturi je 360 km/h, ĝi estas la unua trajno en la mondo kiu kunmetas artika-sisteman strukturon kun motorizado dispartigita sur la tuta vagonaro, anstataŭ koncentrita sur la kap-finaj trakciiloj.
La principo de la artika elektra motorvagono baziĝas sur la enmeto de boĝioj inter la vagonoj.
Ĉi tiu tekniko forigas la plej parton de la vibradoj kaj de la bruo produktita pro la entrajna movo, amortizas la movojn inter la veturiloj, optimumigas la aerodinamikon, garantias optimuman sekurecon, kaj krome reduktas la bontenad-elspezojn je 15%.
La principo de la motorizado dispartigita sur la intera motorvagono pli altigas la enveturan kapaciton je 20%.
La kombinado inter artika-sistema strukturo de la kunmetitaj materialoj kaj de la trakci-sistemoj plubonigitaj permesas pli malpezigi la mason de la AGV pri 70 tunoj kompare al la aliaj trajnunuoj.
La AGV havas plialtigitajn performancojn laŭ la media vidpunkto, kun energetika konsumado reduktita je la 15%.
La motorizado dispartigita prezentas la avantaĝon de la moduleco pri la kunmeto de la nombroj de la veturiloj.
Ĉi-maniere, ekde minimume 7 vagonoj ĝis 14 ĉiuj fervojaj operatoroj povus formi floton perfekte taŭgan al propraj bezonoj pri kvanto de la sidlokoj.
Pli detale, la ĉefaj avantaĝoj de la trajno Italo rilatas al ĉiuj aspektoj pri la presto: rilatumo inter pezo kaj povumo, spaco kaj komforto entrajna, konsumado de energio, sekureco, bontenado.

Rilato inter la pezo kaj povumo:
La boĝioj foldigas sinkronajn motorojn kun magnetoj permanentaj, karakterizitaj el bonega povumo kaj samtempe el redukto en la maso kaj en la volumeno, fakte estigas rilatumon inter pezo kaj povumo je 7500kW/374 tunoj, plialta ol 23% de la aliaj motorvagonoj.

La spaco kaj komforto entrajna:

La forigo de la trakciiloj, anstataŭitaj el la motorizado dispartigita, liberigas spacon je la dispono de la pasaĝeroj (20% da surfaco aldoninta).
La spaco transversa kun vagonkesto, larĝa 3 metrojn, kaj interna spaco 2,75 metra iras tute je avantaĝo kaj de la komforto de la sidantaj pasaĝeroj, kaj de la komforto en la koridoroj, kies dimensioj konsentos facilegan moviĝon.
La aliro al la trajno estas pli faciligita al ĉiuj pasaĝeroj, danke al pavimo pli malalta je 10 centimetroj, kompare al tiu de la aliaj trajnoj kun tradicia strukturo.

Energetika konsumado:
La nova strukturo kaj la reduktita numero de boĝioj estigas malpli da turbuloj, kaj do malpli da rezisto, la kompleksa strukturo de la boĝioj estigas ventokirlojn, kiuj strebas por malrapidigi la trajnon kun energetikaj konsumoj reduktitaj el 15%. Kompare al la TGV, la energetika konsumado po sidloko estas reduktita el ĉirkaŭ 30%.

Sekureco:
La protektado de la pasaĝeroj, kaze de kolizioj, estas garantiata el la kriterio pri dimensionado de la strukturo de la vagonkesto kaj de la absorbatoj de energio, kiuj respondecas plene al la kondiĉoj laŭ la eŭropa normaro en la fako de sekureco pasiva. Krome, la ekstera formo de la artika-trajno, kiu donas plibonan ligon inter la veturiloj kompare al la tradiciaj trajnoj (fakte du vagonkestoj estas kunligitaj pere de unu boĝio), ofertas pli altan rigidecon al la trajno.
Kaze de eltrakiĝo la vagonaro ne deformiĝas, sed restas sur la sama akso, kontraŭe al tio, kiu okazus al iu ne artika vagonaro, kiu faldiĝus kiel arkodiona formo.

Bontenado:
Unu boĝio reprezentas 35-40%-jn de la totala kosto pri la bontenado de la trajno, ĉar ĝi enhavas la plej parton de la triviĝeblaj organoj. Sekve, la malaltiĝo de la boĝiaj nombroj, kompare al alia tradicia trajno, enmiksita kun la plialtigo de la sidlokaj kapacitoj, permesas redukti el 30% la bontenadkostojn po unuopa sidloko.

Karakterizaĵoj teknikaj pri AGV 575:
Modjuleco: ekde 7 ĝis 14 vagonoj (longo de 130 ĝis 250 metroj)
Sidlokoj: de 250 ĝis 650
Maso: de 270 ĝis 510 tunoj
Povumo: de 6000 ĝis 12000 kW (22 kW/t)
Trakciaj instalaĵoj: tensiaj paneloj: 25 kV 50 Hz / 15 kV 16,7 Hz / 3 kVcc / 1,5 kVcc; trakci-konvertiloj IGBT perakva malvarmigo; sinkronaj motoroj kun magnetoj permanentaj.

Kompilis: **Vito Tornillo**

Progreso kaj la malo por la fervoja vartrafiko en Usono

En 1990 *Henning Olsson* aperigis artikolon en la DSB-porpersonara bulteno DSB-bladet (n-ro 8, oktobro) sub la titolo ”La fervojoj de Usono transvivas, sed ne bonfartas”.

Ĝis la 1930-aj jaroj la fervojoj estis la kunliga transportmedio en Usono, sed kiam ’posedo de privata aŭto’ fariĝis parto de la ’American Dream’ (la usona normo de ideala mondo), la vojtrafiko ege multe kaj ege rapide kreskis, kaj same la fervojoj perdis sian signifon. La fervojoj estis ligitaj al regularo, kiu datiĝis de 1889, dum aŭto- kaj pramŝiptrafiko libere agis en la merkato. Tiu situacio pli kaj pli akcelis, kaj kelkaj statistikaj faktoj de *Association of American Railroads* (La Usona Fervojunuiĝo) montras tion. Inter 1947 kaj 1977 la ŝarĝaŭto-trafiko kreskis je 300% kaj la varpramŝiptrafiko je 250%, dum la varfervojtrafiko malkreskis je 9%. Oni ne riparis aŭ renovigis la fervojajn instalaĵojn, kaj kreskis la nombro de akcidentoj (de 1966 ĝis 1976 je 25%). Kelkfoje konteneroj simple falis de sur la vagonoj. La reloj estis en mizera stato, kaj pro tio kelkloke la rapido estis limigita je 16 km/h. Estis nestabila situacio. Dum la 1970-aj jaroj pluraj grandaj fervojentreprenoj bankrotis, kaj fine preskaŭ la kvarono de la entreprenoj transvivis de unu tago al alia.



“Piggybag-komp”

Oni provis savi la aferon. La persontrafiko estis la pli problema, kaj pro tio oni fondis Amtrak, duon-ŝtata entrepreno, kiu transportis nur pasaĝerojn. La varfervojoj restis privataj kaj transportis NUR varojn – sed tio ne multe helpis. Do en 1980 per ’La leĝo de Stagger’oni liberigis la fervojon de ĉiuj malnovaj regularoj. La ŝtato okupiĝu nur pri homogenaj reguloj pri sekureco. Tio helpis al la 490 fervojentreprenoj, kiuj per strikta raciigo dum pluraj jaroj multon ŝparis, - sed pli grandan parton de la vartrafiko kaj pli grandan profiton ili ne atingis.

La ŝarĝaŭtoj ofte veturis kun troa ŝarĝo, kaj eĉ la ŝoforoj diris, ke estas danĝere tiel

veturi. Eble tio helpis, ĉar en 2012 oni povas legi tute aliel en Times Magazine n-roj 9/7 el subjektiva – tre entuziasma – artikolo verkita de *Michael Grunwald.*

La usona fervoja vartrafiko kiel 'unuo' uzos 23 miliardojn da USD ĉijare por plibonigoj kaj riparoj, sed la impostpagantoj portos eĉ ne unu centon da ŝarĝo de tiu sumo, ĉar la fervoja vartrafiko mem financas ĉion. En Usono, la pasaĝernombro en trajnoj estas 'tutmonda ŝerco', sed la fervoja vartrafiko estas reale unu el la maŝinoj de la usona ekonomio. Ĝi estas energi-efika kaj ŝparema, helpas al la ambicio malgrandigi la karbon-ellason, transportas 40%-jn de la interurbaj vartransportoj (kaj estas per tio 'la envio de Eŭropo', kies aŭtoŝoseoj estas plenŝtopitaj de grandaj ŝarĝaŭtoj), laborigas 175 000 personojn, investis en trajnoj, reloj kaj terminaloj pli ol 500 miliardojn da USD ekde 1980.



"Tehachapi-komp"

La prezoj de la usona fervoja vartrafiko estas la plej malaltaj en la mondo (dum la lastaj pasintaj 30 jaroj la prezoj malaltiĝis 45% 'en realaj dolaroj'), kaj tio malaltigas la kostojn fari negocon en Usono.

Dekstruloj amu la fervojon, ĉar ĝi pruvis, ke la privata sektoro povas plibonigi infrastrukturon - maldekstruloj amu la fervojon, ĉar ĝi batalas kontraŭ la tutmonda plivarmigo kaj kreas laborlokojn - ni ĉiuj amu la fervojon, ĉar ĝi portas al ni niajn varojn kaj malaltigas la prezojn.

La fervoja vartrafiko havas la 'ĝustajn malamikojn': La voj-vartrafiko kaj la pramŝip-vartrafiko provas persvadi la registaron iniciati pri plilarĝigo de vojoj kaj pliprofundigo de riveroj – tion pagu la impostpagantoj. La fervoja vartrafiko pagis/as mem ĉion. La estro de *Association of American Railroads* ('usona UIC', fervoj-kompani-unuiĝo) *Ed Hamberger* diras, ke la plej granda peto al la registaro estas resti en paco por daŭrigi la laboron. En tempo de histerio pri krizoj la fervoja vartrafiko malrapide, sed efike kaj sendube progresas, sed malofte pri tio fanfaronas.

Kompilis: **Lene Niemann**

Jarkunveno ☼ REFA 2012 ☼

En modesta „formo“, sed despli „lukse“ - en mirinda loko „Băile Felix“ konferencis ĉi-jare la **R**umana **E**speranto **F**ervojista **A**socio, de la 14-a ĝis la 17-a de septembro.

Iom periferie - evidente tial kunvenis nur du dekoj da fidemaj aktivuloj, kiujn bonvenigis kaj salutis la REFA-prezidantino, GIUHAT Rodica.

Certe neniu bedaŭris la iom pli longan alveturon! Pluraj plilongigis la restadon kaj ĝuis la unikan termalbanejon! Ankaŭ mi, ĉar jam delonge mi aŭdis pri tiu – laŭdire mirakla – termalbanejo “Băile Felix“ proksime al Oradea (Bihor). Mi profitis la okazon, por esplori la diversajn ofertojn kaj la efikon de la akvo!


La prezidio de la konferenco,
Rodica TODOR prezidantino de IFEF
Rodica GIUHAT, prezidantino de REFA,
Mihai TRIFOI, reprezentanto de ILEI

Tro rapide pasis la 8 plej sunbrilaj tagoj kaj ĉe la adiaŭo mi jam diris al la afablaj hotelservistinoj: „La revedere“! Ĝis la revido! Kaj tion ne nur pro ĝentileco!

Kiel soldato en terura milito - kuŝinta monatojn seninterrompe en malsekaj kavernoj kaj tero, mi spertis kion signifas suferi je reŭmatismo ktp. Necesas konvena termalakvo!

Persiste mi fine sukcesis privenki tiun turmentigan malsanon kaj do ankaŭ preventite mi nun feriadas prefere en lokoj kun termalbanejoj.

La lastajn pli ol 30 jarojn mi pasigis tiucele en la gastema najbara lando Hungario, kiun mi ankaŭ estonte ne tute neglektos, malgraŭ la perdo de konvena restadejo (Motelo)! Ja temas pri lando, kiu saĝe kunligas kaj „senteble“ solvas socialajn kaj ekologiajn problemojn!

En Băile Felix mi trovis – dank`al REFA – aldonan, ĉiusence unikan ŝancon! Proksime al la banejo situas prezindaj hoteloj – parte kun propraj basenoj, libere kaj senpere utiligeblaj!

Kiu staras malantaŭ tiuj elektitaj - ŝajne „kutimaj“ aranĝoj? Jam ne estas enigmo! Jes, nia IFEF-prezidantino, TODOR Rodica! Kiu partoprenis en la lastaj grandiozaj ofertoj en Rumanio, jam scias, ke Rumanio estas nepre esploronda kaj vizitinda lando!

Rilate la jarkunvenon menciindas ankaŭ la fakto, ke ĉefe junaj lernantoj de nia IL sekvas kursojn sperte gvidatajn de profesoro, TRIFOI Mihai!

En Rumanio evidente pli rapide „maturiĝas“ la kunlaborado de IFEF kaj ILEI!

Restas la espero, ke laŭ la unuanima interkonsento, sekvos ankaŭ la aliaj landoj!

Sincerajn gratulon kaj dankegon pro ĉio ĉi! „La revedere“ en la venontjara kunveno,

Martin Stuppnig

La 79-a Itala Kongreso de Esperanto

(16 – 25. 08. 2012)

Ĉi-jare estis elektita Sicilio por kongresi. Suno, maro kaj Esperanto altiris multajn geesperantistojn el kvin kontinentoj. La kongreson partoprenis pli ol 330 samideanoj el 32 landoj. La itala nacia kongreso fakte fariĝis internacia. La kongreso okazis ĉe la mediteranea marbordo en multkultura urbo Mazaradelvalo. Mazara havas pli ol 51 000 enloĝantojn. Ĝi situas en la provinco Trapanio. En ĝia historia urbocentro troviĝas multaj preĝejoj kaj aliaj historiaj konstruaĵoj. Tre agrabla estas promeno en la araba kvartalo tra mallarĝaj stratetoj kun domoj surmure ornamitaj per fajencaj bildoj. Dum la kongreso aldoniĝis fajenca ornamaĵo pri Esperanto farita de lernejanoj de la Arta Liceo. Ni kongresis en hotelo ”Hopps”. Multaj el ni ĝuis la hotelan naĝejon aŭ Mediteranean maron. Pro granda varmeco la homoj posttagmeze siestas. La urbo revigliĝas vespere ĝis malfruaj noktohoroj. Amaso da afiŝoj pri prezentadoj por la publiko kaj pluraj surstrataj banderoloj anoncis la kongreson. La enloĝantoj havis eblecon “gustumi” Esperanton propraorele kaj propraokule dum ĉiutagaj vesperaj koncertoj.

Dimanĉe okazis la solena inaŭguro de la kongreso. Unue la membroj de la LKK – Bruĉjo Kasini kaj la prezidanto de Itala E-Federacio Aldo Grassini – bonvenigis nin. Sekvis paroladoj de profesoro Khaled Fouad Allam pri interkulturo kaj la festparolado de Barbara Pietrzak la ĝenerala sekretariino de UEA. Intertempe venis la urbestro, s-ro Nicoló Cristaldi, kiu entuziasme bonvenigis nin, kaj poste sekvis kutimaj salutoj de E-institucioj kaj de reprezentantoj el diversaj landoj. Post la E-himno la kongreso estis malfermita. La urbestro tre favoras disvastigon de Esperanto. En Mazara estis starigita Centro por Esperanto kaj Interkulturo. Ĝi celas disvastigon de la lingvo en la lernejoj. Jam antaŭ la kongreso pli ol 500 homoj (ĉefe lernejanoj, studentoj kaj instruistoj) sekvis entuziasme kurson de Esperanto. La instruado daŭros ankaŭ estonte.

La temo de la kongreso estis “Sed homoj kun homoj: la pluretna intuicio de Zamenhof”. Ĝi estis pritraktita en du seminarioj gvidataj de Kristin Tytgat kaj Elizabeth Schwarzer. La riĉa programo proponis prelegojn, seminarojn, trinivelajn E-kursojn kaj ankaŭ rapidan kurson de la itala lingvo. Katalin

Kováts gvidis intensan trejnseminarion por instruistoj kaj instruantoj de Esperanto. Ŝi ankaŭ zorgis pri KER-ekzamenoj kaj disdonis diplomojn al sukcesintoj de antaŭaj ekzamenoj. Ne mankis libroservo, ekspozicio pri Esperanto, prelegoj kun aperitivo por la publiko, promeno tra la urbo kun la urbestro, kantado kun duopo Ankie kaj Nanne de la muzikgrupo Kajto, mediteraneaj vesperoj kun Davide Astori, noktaj junularaj mojosaj programeroj, animitaj de talenta italo Michael Boris Mandirola. Same kiel lastjare okazis Verda Foiro, kaj eblis aĉeti filatelaĵojn kun poŝta stampo de la kongreso. Sur la ĉefa placo oni starigis podion, kie niaj plej elstaraj kantistoj kaj muzikistoj havis eblecon vespere prezenti koncertojn. Inter la plej famaj estis JoMo, Kim kaj ensemblo Kajto. Ĉiuj havis grandegan sukceson kaj plurcentan publikon. Ankaŭ sur la strandoj aperis kelkaj lokaj muzikantoj, kiuj plezurigis laŭstrandajn promenantojn kaj eĉ instigis iujn al dancado surtrotuare. Al buntaj muzikaj vesperaj programeroj kontribuis impresa mezepoka prezentado de sicilia historio en formo de parado. Bela spektaklo de dancoj, teatrecaj movoj en historiaj kostumoj. Oni komencis ĝin el tempo de grekoj, sekvis araboj, normanoj kaj tiel ĝis plu nuntempo. La procesio estis spektata kaj forte aplaŭdata de homoj starantaj sur plenŝtopitaj trotuaroj ambaŭflanke. Alia nokta procesio temis pri la religia parado por Sankta Vito. En la internacia vespero oni multe kantis, gitar- kaj flutludis, deklamis, teatrumis. La etoso estis gaja.

Tre allogaj estis multnombraj ĉiutagaj ekskursoj al diversaj lokoj ligitaj kun la prahistorio de la okcidenta parto de Sicilio. Ni ĝuis vizitojn al la urboj: Palermo, Agriĝento kaj la Valo de la Temploj – Erice, salmarĉoj kaj Trapani – Salemi, Sciacca, Sambuca. Interesaj estis la templo kaj amfiteatro en Segesta kaj la temploj de Selimunte. Dum tiuj ekskursoj ni vizitis kelkajn muzeojn: pri konkoj, pano, salo, tinuso. Pluraj ceramikaj vendejoj ravis nin kaj ankaŭ la vizito de teatro. Koncerne Sicilion oni ofte pensas pri mafio. Ni ne renkontis mafianojn (feliĉe!), sed ni havis okazon viziti muzeon pri mafio. Ni ŝipekskursis al la insulo Flavignan. Iuj preferis biciklajn ekskursojn kaj promenojn. Ĉie ni renkontis afablajn homojn, kiuj ŝatis paroli kun ni kaj iuj eĉ interesiĝis pri Esperanto. La etoso estis varmega same kiel la vetero. La venonta, jubilea itala kongreso okazos en Ligurio, en Kastelaro proksime al San Remo. Tie estos nova okazo ĝui interesan E-aranĝon kaj krei novajn amikajn kontaktojn.

Liba Gabalda

HONORIGITOJ

Laŭ la preskribo de la Ĝenerala Regularo de IFEF (§ 26), ni publikigas la liston pri la vivantaj honoraj prezidantoj kaj membroj de IFEF, pri honoraj membroj de FISAIC, pri honorigitoj per speciala FISAIC-medalo kaj pri Honora Patrona Komitato de IFEF.

Honoraj Prezidantoj de IFEF

Engen, Per	Norvegio	1998
Dr Bolognesi, Romano	Italio	2009

Honoraj Membroj de IFEF

Kruse, Elfriede	Germanio	1980
Engen, Per	Norvegio	1988
Barnickel, Willem	Germanio	1996
De Sutter, Lucien	Belgio	1997
Patay, János	Hungario	2000
Glättli, Ernst	Svisio	2001
Hartig, Heinz-Dieter	Germanio	2001
Eggenberger, Gertrud	Svisio	2004
Li, Sen	Ĉinio	2006
Nobuki, Naosuke	Japanio	2006
Robiolle, Pierre	Francio	2007
Stuppnig, Martin	Aŭstrio	2008
Inĝ Gulyás, István	Hungario	2009
Dr Hofmann, Heinz	Germanio	2010
Brletić, Marica	Kroatio	2010
Ripoche, Jean	Francio	2010

Honoraj Membroj de FISAIC

De Sutter, Lucien	Belgio	1998
Ph Dr Abelovská, Anna	Ĉeĥio	2007

Honorigitoj per speciala FISAIC-medalo

Geroldinger, Johann	Aŭstrio	1967
Kruse, Elfriede	Germanio	1975
Hartig, Heinz-Dieter	Germanio	1988
Robiolle, Pierre	Francio	1994
Engen, Per	Norvegio	1998
Huber, Walter	Aŭstrio	2010
Tomíšek, Jindřich	Ĉeĥio	2012

Honora Patrona Komitato de IFEF

Ceci, Pasquale	Italio	1970
Dr Boulton, Marjorie	Britio	1977
Inĝ Rodak, Aleksander	Pollando	1987
Vojtech, Zelenka	Ĉeĥio	2003
Ph Dr Abelovská, Anna	Ĉeĥio	2011

INTERNACIA FERVOJISTO
63-a eldonjaro

Dumonata fervojfaka Revuo en Esperanto kaj organo de
Internacia Fervojista Esperanto -Federacio

Prezidanto: Rodica Todor
B-dul. Valea Cetatii nr.22,
bl. B 24, sc. A, ap.5
RO-500289 Brasov
„rodica_todor@yahoo.com“

Vicprezidanto: Sylviane Lafargue
8 bis avenue Anatole France
FR-94600 Choisy-le-Roi
„sylviane.lafargue@dbmail.com“

Sekretario: Vito Tornillo
Via Salvo D'Acquisto 9/5
IT-40050 Monte San Pietro (BO)
„vitorni@virgilio.it“

Kasisto: Laurent Vignaud
3 Allée du Haras, App 132
FR-49100 Angers
„laurent.vignaud@free.fr“

Redaktora komisiono:
Gvidanto: István Gulyás
Rákos út 98. I/9
HU-1155 Budapest
„istvan.gulyas@hdsnet.hu“
Membroj: J. Cziboly, J. Patay, J. Ripoche

Franca poŝtĉekkonto:
Ĉekoj aŭ ĝiroj al
„Laurent Vignaud“
9 293 74 Y NANTES
(ĝirante el eksterlando, aldonu 2 Eŭrojn pli por bankelspezoj)
IBAN:
FR3320041010110929374Y03237
BIC-kodo: PSSTFRPPNTE

UEA-konto: iffk-o

Apermonatoj:
januaro, marto, majo, julio, septembro, novembro.

Redaktofino:
Ĉiam la 10-an de la antaŭa monato

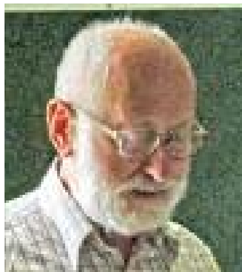
Presejo:
Misztótfalusi Nyomdaipari Kft.
Hungarlando

„www.ifef.net“
ISSN 0230-323x

Faka komisiono
GV: Jan Niemann
„niemann@kabelmail.dk“
SK: D-ro Heinz Hoffmann
„hoffmann-ifef@cablemail.de“
SK: Inĝ Ladislav Kovář
„kovar.lad@email.cz“

E. HENNING OLSEN

1930 — 2012



La Dana Esperantista Fervojista Asocio ĉagrene anoncis, ke E. Henning Olsen en sia 82-a jaraĝo mortis. La funebra ceremonio okazis la 3-an de novembro.
E. Henning Olsen naskiĝis la 5-an de septembro 1930. Li komencis deĵori kiel trafik-asistanto ĉe la Danaj Ŝtataj Fervojoj en 1947, kaj li laboris pri pluraj specoj de la trafiko (regejo, biletvendado, bagaĝ- kaj ŝarĝ-ekspedoj). Post la fin-edukado ekde 1952 li laboris en diversaj stacioj dise en la lando. Fine li laboris en la ĉefregadeja servo de la stacio Naestved . En 1992 li iĝis pensiulo.
Li lernis Esperanton en 1948, aliĝis al DEFA en 1950. Ekde 1951 li partoprenis multajn IFEF-kongresojn, kaj multe helpis al la LKK-j, eĉ en la jubileaj kongresoj de IFEF, okazintaj en Danio, li aktive partoprenis en la preparlaboro kaj en la dumkongresaj taskoj. Li agadis en DEFA kiel redaktoro de DEFA-bulteno, kunlaboris pri ellaborado de novaj statuto kaj regularo de la Asocio, gvidis la Esperanto agadon en Naestved k.a.
Inter 1980-1982 li estis la sekretario de IFEF, kaj ekde 1982 ĝis 1995 li estis la redaktoro de nia faka revuo „Internacia Fervojisto”. Pro lia sindona kaj sperta agado pri la aspekto kaj enhavo IF evoluis al bona kaj utila organo. Li entuziasme kunlaboris sur la tereno de la terminara kaj faka agadoj de IFEF, li faris multajn fakprelegojn dum la kongresoj kaj aliloke. Li ricevis la distingon „Honora Membro de IFEF” en 1995.
Per la forpaso de E. Henning Olsen IFEF perdis sian tre aktivan kaj meritplenan membron. La morto de li estas granda perdo por lia kara edzino Karen kaj la tuta familio, eĉ por la tuta Esperanto-movado.
Nia kara Henning ripozu en paco!

IFEF